Géographie
Devoir 2.
Mr Lubes Rodolphe
DAEU A

1) UNE INTÉGRATION À LA MONDIALISATION À GÉOMÉTRIE VARIABLE

L’’intégration des territoires sud-est asiatiques: l’inégalité des décisions, des flux commerciaux et des structures liées aux politiques et moyens d’urbanisation.

L’intégration des territoires Sud-est asiatiques est multifactorielle et à géométrie variable.
Le premier point que nous pouvons observer est purement géographique.
En effet, comme le montre l’étude de la carte 1 “des infrastructures efficaces” issue des informations du livre de Nathalie Fau et Manuelle Franck *L’asie du sud est, émergence d’une région, mutation des territoires* paru en 2019 et des études de la Banque Mondiale, la route maritime commerciale entre la chine, le moyen orient et l’Europe traverse la mer de chine méridionale et pour ensuite emprunter le détroit de Malacca. Les villes telles que Singapour et Kuala Lumpur sont directement en contact avec cette voie commerciale tandis que Jakarta en est très éloignée.
Cela influe directement sur les possibilités d’exportations de l’Indonésie dont Jakarta est la capitale. Son PIB est plus de trois fois inférieur aux deux villes précitées et démontre leur différence dans l’intégration des flux mondiaux.

Toujours en observant cette carte, nous pouvons également remarquer que les infrastructures telles que les ports n’ont pas les mêmes capacités de transit maritime.
Jakarta toujours, possède un port de taille moindre que Singapour qui est un Hub de marchandises et Kuala Lumpur qui elle possède deux ports et qui donc peut absorber les flux toujours grandissants des marchandises en transit entre la chine et l’Europe en passant par le moyen orient.

Dans le texte tiré du livre de Marion Sabrié et Raymond woessner tous les deux docteur en Géographie *l’asie du Sud-Est* paru aux éditions Galimard en 2019, les inégalités se font plus largement ressentir dans le système mondial.
“Singapour est la seule ville du sud-est asiatique à apparaître dans le classement des villes mondiales.Un ton en dessous, Kuala Lumpur, vient à peu près à égalité avec Jakarta et bangkok, les autres villes (du sud est asiatique) sont largement distancées.”
Singapour est la première des villes côtières bordant les flux maritimes de marchandise après qu’elles eut traversé la mer de chine, cela peut expliquer une partie de l’inégalité et “...Bursa Malaysia, la bourse des valeurs de Kuala Lumpur, côte l’huile de palme du monde entier…”, devenant de fait une place financière majeure dans cette partie de l’asie. En cela ses capacités d’investissements

augmentent et elle peut mettre en oeuvre une politique tournée vers la mondialisation en centrant les efforts sur les centres urbains qui grandissent au dépend des campagnes qui ne bénéficient pas des même attentions “”Les armatures urbaines montrent de profonds déséquilibres, avec des villes principales au poid écrasant par rapport aux villes secondaires…”

Observons maintenant La carte de l’entreprise Toyota de 2020 qui nous décrit son modèle de “circuits Intégrés Asiatiques” (Spécialisation des territoirs asiatiques dans des secteurs d’activités qui se complêtent, occasionnant de nombreux échanges de matière première et de produits manufacturés).
Les éléments Hight tech de Toyota sont produits en Malaisie (ordinateur du moteur, ordinateur non assemblé) ainsi que la direction des véhicules, tandis que les philippines fournissent la transmission, l’embrayage, les pièces détachées et l'échappement. Ensuite l'Indonésie fournit les moteurs essences, les pièces de monospace et la transmission, enfin vient la Thaïlande qui reçoit les diverses composantes pour assembler les véhicules tout en fabriquant les moteurs diesel les pièces en plastique ou résine et les colonnes de direction. Tout cela sous la direction de Toyota dont la maison mère au Japon qui fournit aussi les pièces de haute technologie à très forte valeur ajoutée.
Nous pouvons voir les différences de valeurs de compétences dans ce schéma, le Japon et la Thaïlande étant les grandes bénéficiaires de ce marché.